

REGION IM UMBRUCH



Ökonomie und Politik

Facetten europäischer Geschichte
im Imperium Romanum
und dem frühen Mittelalter

Peter Herz/Peter Schmid/Oliver Stoll (Hg.)
unter Mitarbeit von Josephine Blei



F Frank & Timme

Verlag für wissenschaftliche Literatur

Peter Herz/Peter Schmid/Oliver Stoll (Hg.)
unter Mitarbeit von Josephine Blei
Ökonomie und Politik

Region im Umbruch, Band 5

Peter Herz/Peter Schmid/Oliver Stoll (Hg.)
unter Mitarbeit von Josephine Blei

Ökonomie und Politik

Facetten europäischer Geschichte
im Imperium Romanum
und dem frühen Mittelalter

FFrank & Timme
Verlag für wissenschaftliche Literatur

Umschlagabbildung: *Reliefblock mit Wagenszene* (Fragment eines Grabmals),
Römisches Museum Augsburg.



Die Veröffentlichung wurde gefördert durch die Universität Passau.

ISBN 978-3-86596-375-8

ISSN 1868-1875

© Frank & Timme GmbH Verlag für wissenschaftliche Literatur
Berlin 2011. Alle Rechte vorbehalten.

Das Werk einschließlich aller Teile ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts-
gesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar.
Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen,
Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in
elektronischen Systemen.

Herstellung durch das atelier eilenberger, Taucha bei Leipzig.

Printed in Germany.

Gedruckt auf säurefreiem, alterungsbeständigem Papier.

www.frank-timme.de

Inhaltsverzeichnis

OLIVER STOLL

Einleitung7

PETER HERZ

Freier Handel und staatliche Kontrolle in römischer Zeit 11

SVEN GÜNTHER

Zwischen Kontinuität und Wandel. Die Strukturen der Steuerverwaltung
in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum33

PETER ROTHENHÖFER

Metallproduktion und -versorgung im Imperium Romanum:
Das Beispiel Blei51

HEINRICH KONEN

Die römischen Kastelle am Oude Rijn (NL) und ihre Logistik
(1. – 3. Jahrhundert n. Chr.)73

TOBIAS GÄRTNER

Perspektiven der Archäologie zur Erforschung kultureller Kontinuitäten
im oberen Donaoraum von der römischen Kaiserzeit bis zum frühen
Mittelalter 113

JOSEPHINE BLEI

Die Saline Bad Reichenhall – Überlegungen zu herrschaftlichen
Besitzverhältnissen und Handelsmechanismen von der Römerzeit bis zu
den Bajuwaren 151

Abbildungsnachweis 171

Einleitung

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Region im Umbruch“ fand vom 16. bis 18. Juli 2010 im Europäischen Kulturpark Bliesbruck-Reinheim/Saarland eine wissenschaftliche Tagung statt, die den Titel „Klima, Ökonomie und Politik: Neue Facetten beim Blick auf die europäische Geschichte“ trug.

Die interdisziplinär angelegte Veranstaltung, an der Althistoriker, Archäologen und Prähistoriker, Archäobotaniker sowie Vertreter der Klimageschichte mitwirkten, sollte nicht nur die mögliche, ja notwendige und ohne Zweifel fruchtbare, fachübergreifende Zusammenarbeit geistes- und naturwissenschaftlicher Disziplinen demonstrieren, die auch im Rahmen des RiU-Projektes angestrebt ist. Während dort, im Rahmen des Forschungsvorhabens der kooperierenden Universitäten Passau, Regensburg und Graz, Ökonomie, Ökologie und Geschichte im oberen Donaauraum zwischen 50 v. und 800 n. Chr. untersucht wird, sollte hier allerdings bewusst ein größerer geographischer und historischer Komplex in den Blick genommen werden, von dem die eigentliche „Forschungsregion“ unbedingt fester Bestandteil war: das prähistorische, römische, frühmittelalterliche Europa.

Die Beiträge der Tagung sollten vielmehr auch eine vernetzte Betrachtung von historischen Strukturen, Prozessen und Faktoren wie klimatischen Bedingungen, natürlicher Ressourcenverteilung und infrastrukturellen Gegebenheiten, etwa im Zusammenspiel mit lokalen Herrschaftsstrukturen, ermöglichen und dabei neue Fragestellungen und Facetten beim Blick auf die Geschichte Europas generieren.

Im Mittelpunkt des Kongresses standen also Fragen nach historischen Mechanismen im Europa von der späten Bronzezeit bis ins frühe Mittelalter: Inwieweit veränderte eine neue Herrschaftsstruktur den Ablauf in ökonomischen Netzwerken wie etwa im Bereich des Fernhandels? Welchen Einfluss übte die römische Expansion auf die Entwicklung von Flora und Fauna aus? Wie gestaltete sich die lokale Energieversorgung im Wandel der Zeit? In welchem Maß gingen die entsprechenden historischen Prozesse mit ökologischen Problemen einher?

Die hier in diesem Band versammelten sechs Beiträge behandeln mit dem freien Handel und der staatlichen Kontrolle in römischer Zeit (P. Herz, Regensburg), der Steuerverwaltung in den westlichen Provinzen des Imperium (S. Günther, Mainz) einerseits ökonomische Rahmenbedingungen. Andererseits ermöglichen die Beiträge von P. Rothenhöfer (München) zur Bleiproduktion und -versorgung im Imperium sowie der Beitrag zur Versorgung der Kastelle am Oude Rijn (NL) während der Kaiserzeit (H. Konen, Regensburg) Einblicke in den Umgang mit Ressourcen und die Mechanismen der lebensnotwendigen Logistik der Truppen Roms in den Provinzen. T. Gärtner (Regensburg) und J. Blei (Passau) eröffnen dann in unterschiedlicher Weise Perspektiven auf Kontinuität: Während der anregende und inspirierende Beitrag von T. Gärtner sich den archäologischen Perspektiven zur Erforschung kultureller Kontinuitäten im oberen Donaauraum von der römischen Kaiserzeit bis zum Frühmittelalter widmet, komplettiert J. Blei die Überlegungen gewissermaßen durch einen konkreten Beispielkomplex: die Frage nach den Kontinuitäten von der Kaiserzeit zu den Bajuwaren im Bereich der herrschaftlichen Besitzverhältnisse und Handelsmechanismen am Beispiel der Saline Bad Reichenhall.

Andere Beiträge der Tagung, zu Vorratsgefäßen im Ostalpenraum als Indikatoren provinzialrömischer Handelsbeziehungen (Chr. Hinker, Graz), zur staatlichen Kontrolle von Handel und Personenverkehr im Perserreich (F. Winklbauer, Regensburg) sowie insbesondere die von Jochen Kubiniok (Universität des Saarlandes) zu umweltarchäologischen Untersuchungen in der Siedlungskammer von Reinheim und das Paper von C. Rößner (Regensburg) zu archäobotanischen Untersuchungen im fränkischen Jura mit Bezug auf die Kontinuität der Weidewirtschaft und mit der Frage nach der Bedeutung der Römischen Kaiserzeit für die mitteleuropäische Artenvielfalt, sind hier aus unterschiedlichen Gründen, die wir nicht zu verantworten haben, leider nicht enthalten.

Ausdrücklich aber möchte ich mich bei allen Teilnehmern der Tagung, bzw. besonders bei den Referenten für ihre Redebeiträge – seien diese hier aufgenommen oder nicht –, für ihre Diskussion und ihre Anregungen bedanken. In den Dank einschließen möchte ich auch meine unmittelbaren Kollegen, Herrn Prof. Dr. Peter Herz (Regensburg) und Herrn Prof. Dr. Peter Scherrer (Graz) – für ihre Kooperation, die Co-Moderation der Tagung und ihre stets gute, offene und konstruktive Zusammenarbeit. Mögen unsere gemeinsamen Anstrengungen Erfolg zeitigen!

Mein Dank gilt ferner Herrn Landrat Clemens Lindemann, Frau Brigitta Faralisch und Herrn Stefan Munz vom Europäischen Kulturpark Reinheim sowie allen Mitarbeitern des Archäologischen Parkes, die für eine gastliche und funktionierende Tagungskulisse gesorgt haben. Herrn Dr. Josef Löffl, M.A. (Regensburg), danke ich für vielfältige Hilfe und wertvolle Ratschläge in der Organisationsphase der Tagung.

Ein besonderer Dank gilt meiner Mitarbeiterin Frau Josephine Blei, M.A., die sich nicht nur sehr um die Organisation der Tagung verdient gemacht hat, sondern der auch weitgehend die redaktionelle Arbeit an diesem Band oblag. Sie hat diese Aufgabe stets verlässlich und umsichtig gemeistert. Ein weiterer herzlicher Dank geht an Frau Lena Meier, Hilfskraft an der Passauer Professur für Alte Geschichte, die bei den Korrekturarbeiten des Bandes gewohnt zuverlässig geholfen hat.

Passau, 15.2.2011

Oliver Stoll

Freier Handel und staatliche Kontrolle in römischer Zeit

Wenn moderne Politiker einen historischen Vergleich für den durch das Abkommen von Schengen erschlossenen Wirtschaftsraum der EU suchen wollen, dann greifen sie gerne zum Beispiel des Imperium Romanum. In dieser oft sehr naiven Betrachtungsweise war dieses Imperium Romanum gleichbedeutend mit einem großen Wirtschaftsraum mit grenzenloser Freizügigkeit, in dem sich der Staat weitestgehend zurückhielt und bestenfalls die Einhaltung der Rahmenbedingungen garantierte. Also genau das, was sich heute markt-liberale Politiker als das Paradies vorstellen. Allerdings muss man als Wissenschaftler wie so oft bei solchen plakativen Vergleichen feststellen, dieser Vergleich hinkt hinten und vorne.

Ganz im Gegenteil lässt sich sehr wohl feststellen, dass der römische Staat bemüht war, zu allen Zeiten einen sehr genauen Überblick sowohl bei der Mobilität von Menschen als auch der von Gütern zu behalten. Denn eines der ersten Charakteristika eines funktionierenden Staatswesens nicht nur in der Antike war die Ausübung einer möglichst effektiven Kontrolle über das Territorium, über das man für sich selbst die Herrschaft beanspruchte.

Wenn man sich bereits an dieser Stelle auf die Suche nach einer möglichen Motivation für ein solches Verhalten machen möchte, dann scheinen zwei Hauptmotive wichtig zu sein.

1. Der Versuch, durch eine Kontrolle Sicherheit vor unbekanntem Kräften und Gefahren zu gewinnen.¹
2. Die Möglichkeit, aus der kontrollierten Bewegung von Personen und Waren innerhalb des eigenen Territoriums, aber auch über die Grenzen des eigenen Machtbereichs hinaus, finanzielle Gewinne zu ziehen.

Eine praktische Konsequenz von Variante 1 war z.B. die Möglichkeit, für bestimmte Wirtschaftsgüter wie etwa Getreide das Verbot einer Ausfuhr über die Außengrenzen des eigenen Territoriums zu verhängen. Solche Verbote

.....

1 Zum Einstieg nützlich sind die Beiträge in Moatti 2004.

finden wir im frühen 2. Jh. v. Chr.,² aber auch in der eigentlichen Kaiserzeit und der Spätantike.³

Man hatte auch keinerlei Bedenken, jederzeit innerhalb des eigenen Territoriums direkt in das Marktgeschehen einzugreifen, um Preisspekulationen entgegenzutreten⁴ oder dem Staat ein Zugriffsrecht für bestimmte wichtige Güter wie etwa Getreide zu sichern.⁵ Alles in allem also ein Instrumentarium, vor dem eingefleischte moderne Wirtschaftsliberale voll Entsetzen zurückschrecken müssen.

Ein erstes Beispiel für die Arbeitsweise von Variante 2, also für die staatliche Kontrolle der internen Warenströme, bietet der Papyrus Bingen 77.⁶ Gleichzeitig belegt dieses Zeugnis auch hinreichend, mit welchem administrativen Aufwand die Römer dabei arbeiteten. Bürokratisches Schlankmachen der Verwaltung war nicht unbedingt das Ding der Römer. Dabei muss hier allerdings festgehalten werden, dass der römische Staat dieses System sicherlich nicht neu eingeführt hat, sondern auf ein Kontroll- und Abgabensystem zurückgriff, das bereits in der Zeit der persischen Herrschaft in Ägypten nachweisbar ist⁷ und wahrscheinlich noch in wesentlich frühere Zeiten zurückreicht.⁸

P. Bingen 77

Von Attalion auf Kreta [Schiff des xxxx]. Sohn des Sozomenos. [Furien ?] (und) Fortuna. [...] Artaben. [Transportiert für xxx. Zahl fehlt] Halb-Krüge mit Öl, und für Serenus [...] 41 Halbkrüge mit Öl.

26. Tag des Monats

Von Aigai, den 20. Akatos des Diodoros, des Sohnes des Athenodotos. Sarapis (und) Fortuna. 2000 Artaben. Transportiert für den naukleros 700 Krüge roten (?) Wein aus ...

.....

- 2 Vgl. Pol. 28,2,2 für die Rhodier.
- 3 Besonders aufschlussreich ist die entsprechend der politischen Zuverlässigkeit erteilte Erlaubnis eines Zugangs zu den römischen Grenzmärkten. Vgl. dazu Them. or. 10,162 c zum Gotenfrieden von 369 zusammen mit GUTMANN 1991 oder die Bestimmungen der Verträge zwischen Marcus Aurelius und den Gegnern der Markomannenkriege (etwa Dio 72 (73),2,2).
- 4 Das sicherlich beste Beispiel ist das diokletianische Preis-Edikt, wo in der *praefatio* auch die ideologische Begründung geliefert wird. Vgl. die Ausgabe von GIACCHERO 1974; zuletzt SPEIDEL 2009.
- 5 Für die *coemptio* vgl. etwa HERZ 1988, 312-314.
- 6 Vgl. auch HERZ 2004.
- 7 YARDENI 1994; BRIANT / DESCAT 1998.
- 8 POSENER 1947.

Von Aigai, den 20. Plauda (?) des Demetrios [---]. Philometor. [---] Artaben. Transportiert für den naukleros ... Krüge Rotwein aus Aigai.

Von Ostia, den 1[.]. [Schiff] des Lucius Pompeius Metrodoros. [Name des Schiffes]. 22500 Artaben. Kehrt leer zurück.

Von Lib(?), den 5. Akatos der Publius Aelius Anni... Ele[---]. 2000 Artaben. Kehrt leer zurück.

Vom Kanal, den 26. Akatos des Bason, des Sohnes des Libys (?). Athena R[---]. 1000 Artaben. Transportiert für unseren Herren Caesar [] Halbkrüge mit Öl.

Von Paltos, den 20. [Schiff] des Zenon, Sohn des Protos [---]. Drache. 2500 Artaben. Transportiert für Heliodoros 500 (?) Krüge Wein ...

Von Laodikeia, den 18. Akatos des Cassianus, des Sohnes des Kyros, und des Dominus, des Sohnes des Agathokles. Hoffnung (und) [---]. 2000 Artaben. Transportiert für Dominus [--- Krüge] Wein ...

Aus Gagai, den 6. [Schiff] des Neon, des Sohnes der Varus. Asklepios (und) Sarapis. 1500 Artaben. Transportiert für Claudius Crispinus 300 (Krüge) mit Wein aus Side von 1. Qualität (und) [---] (Behälter) mit Feigen.

Aus Side, den 7. Akatos der Gaius Ulpius Iason. Hoffnung (und) Ourania. 7000 Artaben. Transportiert für unseren Herren Caesar 32 (Stämme ?) Pinien (und) für Numenios, der auch Kallistratos genannt wird, 216 Halbkrüge mit Öl aus Aspendos.

Von Anemourion, den 13. Akatos des Ninos, des Sohnes des Tounes. Zeus, Aphrodite (und) Selene. [xxx Artaben]. Transportiert für den naukleros 2500 Krüge Wein aus Side.

Die Datierung dieser Quelle ist nur in Ansätzen möglich. Da einer der Schiffs-eigner den Namen P. Aelius Ann[---] trägt, kann er bzw. seine Familie frühestens in der Regierungszeit von Kaiser Hadrian (Publius Aelius Hadrianus) das römische Bürgerrecht erhalten haben, also zwischen 117 und 138. Da sich andererseits in den übrigen Nomenklaturen keine Hinweise auf den Erlass der *constitutio Antoniniana* finden lassen, spricht dies für einen Zeitpunkt dieses Zeugnisses vor dem Jahre 212.⁹

Es handelt sich wahrscheinlich um ein Blatt aus dem Amtstagebuch eines unbekanntenen Hafens an der ägyptischen Küste, das für einen einzigen Tag, den 26. eines noch genauer zu bestimmenden Monats, mindestens 10 Schiffe registriert, die an diesem Tag in den Hafen eingelaufen waren. Auf der Basis

.....

9 Zur *Constitutio Antoniniana* vgl. zuletzt BURASELIS 2007.

von textinternen Angaben darf man vermuten, dass wir uns im Herbst des Kalenderjahres befinden.

Für eine solche Vermutung spricht vor allem das große Schiff des Lucius Pompeius Metrodorus, das von Ostia kommend ohne Fracht in den Hafen eingelaufen war. Es war wahrscheinlich im Verband der alexandrinischen Getreideflotte nach Ostia gefahren und dann nach Löschung seiner Ladung und nach Erledigung aller Formalitäten in seine Heimat zurückgekehrt. D.h. wir befinden uns wahrscheinlich im Zeitraum September/Oktober des Jahres.¹⁰ Daneben haben sechs von zehn Schiffen Wein an Bord, der hauptsächlich aus Pamphylien stammt (4 von 6) und wohl aus der jungen Ernte des laufenden (julianischen) Kalenderjahres kommt.¹¹

Die Einträge sind stark formalisiert. Wir finden zunächst den Namen des Ausgangshafens, das Datum, an dem das Schiff dort ausgelaufen war, den Typ des Schiffes, den Namen des Eigners, den Namen des Schiffes, seine potentielle Transportkapazität und zuletzt die Namen der Kaufleute, die Güter auf diesem Schiff transportierten, und um welche Güter es sich dabei handelte.

Wie konnte der Hafenmeister aber die Richtigkeit dieser Angaben überprüfen, etwa aus welchem Hafen das Schiff kam und wann man dort aufgebrochen war? Es bedeutet, der Kapitän des Schiffes musste ganz einfach jederzeit in der Lage sein, in schriftlicher und vor allem amtlich beglaubigter Form die notwendigen Papiere vorzulegen. Dazu benötigte er mindestens zwei Arten von beglaubigten Dokumenten.

1. Eine gesiegelte schriftliche Bestätigung des Hafenmeisters seines Ausgangshafens, dass dieses Schiff auch wirklich an diesem Tag den Hafen verlassen hatte.¹²
2. Es muss eine ebenfalls amtlich beglaubigte Urkunde gegeben haben, in der der Typ und der Name des Schiffes, seine potentielle Transportkapazität und der Name seines Eigners verzeichnet waren. Dies bedeutet aber dann in der Konsequenz, dass es auch eine Art von amtlichem

.....
10 Vgl. SAMUEL 1972, 177: entweder 26. Thoth oder 26. Phaophi, also 23. September bzw. 23. Oktober.

11 Zum Weinhandel im östlichen Mittelmeerraum vgl. KINGLSLEY 2001; sowie DECKER 2001. Vgl. auch BRUN 2004, 91-142.

12 Man darf an dieser Stelle vermuten, dass es parallel zu dem Verzeichnis der in den jeweiligen Häfen eingelaufenen Schiffe auch ein Register der Schiffe gegeben hat, die diesen Hafen verlassen hatten. Dort müssen auch die vergleichbaren Angaben festgehalten worden sein. Was noch nicht geklärt ist, betrifft das administrative Verfahren, wenn man auf dem Weg zu seinem Zielhafen in anderen Häfen einen Zwischenhalt einlegte. Vermutlich mussten auch diese Zwischenstopps amtlich dokumentiert werden.

Schiffsregister gegeben haben muss, wo diese Details festgehalten worden waren und das anschließend diese Schiffsapiere ausstellte.

Die Existenz eines solchen Registers scheint durch den Papyrus P. Grenf. I. 49 bestätigt zu werden, in dem ein kleineres Boot angemeldet wird.

An seine Exzellenz, den Epistrategen Aurelius Sabinianus, von Aurelius Ptolemaios, der auch Sempronius genannt wird, dem Sohn des Apollinarios, aus Antinoe. In Übereinstimmung mit den Befehlen des allerberühmtesten Praefekten Geminius Chretus melde ich das Boot an, das meinem Sohn Aurelius Aphrodisios, der auch Philantinous genannt wird und ebenfalls aus Antinoe kommt, gehört, der ein Minderjähriger ist, und ein griechisches Schiff mit einer Tragfähigkeit von 250 Artaben ist und als Kennzeichen einen vielgestaltigen Gott hat und von dem ich der Steuermann bin (γυβερνήτης). Ich, Aurelius Ptolemaios, der auch Sempronius genannt wird, habe diese Erklärung wie vorstehend eingereicht. 4. Jahr des Imperator Kaiser Marcus Aurelius Antoninus Pius Felix Augustus ...

Dies spricht dafür, dass es in der Tat solche Register gab, die wahrscheinlich auf der Ebene einer Provinz geführt wurden.¹³

Zusätzlich zu diesen (amtlichen) Zeugnissen muss es auch noch beglaubigte Frachtpapiere gegeben haben, die die Namen des oder der Eigentümer und eine genaue Beschreibung der Fracht beinhalteten. Diese Angaben lieferten dann die sachliche Grundlage für die Erhebung der Binnenzölle. Hier besteht aber auch durchaus die Möglichkeit, dass diese Angaben erst in Gegenwart eines Zollbeamten nach einer Selbstdeklaration des seine Fracht begleitenden Händlers registriert wurden.¹⁴

Da aber zweimal der Kaiser (bzw. der römische Staat) als Eigner von Fracht genannt wird, muss der Kapitän des Schiffes in der Lage gewesen sein, diese Tatsache zweifelsfrei zu belegen, da Güter, die im Namen des Kaisers oder des römischen Staates transportiert wurden, generell von einer Zollzahlung befreit waren.¹⁵

.....
13 HERZ 2005.

14 Vgl. das Verfahren der *lex portorii provinciae Asiae*. Erstpublikation ENGELMANN / KNIBBE 1989; die jetzt zu verwendende Ausgabe ist die von COTTIER u.a. 2008; vgl. CORBIER 2001. Daneben auch FRANCE 2001.

15 Vgl. dazu *Lex portorii provinciae Asiae* §§ 25-27.

Diese strikte Kontrolle des Warenverkehrs und auch des Schiffsverkehrs wird ebenfalls durch einen Brief bestätigt, den ein Kapitän wahrscheinlich von Ostia aus an seinen Bruder in Ägypten richtete.

BGU 27 (2./3. Jh.)

Eirenaios sendet seinem liebsten Bruder Apollinarios viele Grüße. Ich bete beständig für deine Gesundheit, und mir selbst geht es gut. Ich wünsche, dass du informiert bist, dass ich am 6. Epeiph (30. Juni) (das) Land erreichte und wir löschten unsere Ladung am 18. desselben Monats (12. Juli). Ich fuhr am 25. desselben Monats (19. Juli) nach Rom hinauf und der Platz begrüßte uns, wie der Gott es wollte, und wir erwarten täglich unsere Entlassungspapiere (διμισσορία, dimissoria), aber es ist so, dass bis heute keiner von der Kornflotte entlassen wurde. Viele Grüße an deine Frau und an Serenus und an alle, die dich lieben. Lebe wohl. 9. Mesore (2. August).

Außen: *An Apollinarios von seinem Bruder Eirenaios.*

Die hier angesprochenen *dimissoria* dürften wahrscheinlich aus mehreren Papieren bestanden haben:

1. die offizielle Bestätigung aus dem *officium des praefectus annonae*, dass der Schiffer seine Arbeit in Diensten der *annona* ordnungsgemäß erfüllt hatte, d.h. er hatte seine Fracht ordnungsgemäß in seinem Zielhafen abgeliefert. Dies war aber erst möglich, wenn die Ladung gelöscht worden war und die gelieferte Menge mit den Frachtpapieren abgeglichen worden war.
2. die offizielle Erlaubnis, mit seinem Schiff wieder den Hafen von Portus zu verlassen. Wahrscheinlich wurde dieses Schreiben beim Verlassen des Hafens von einem amtlichen Kontrolleur mit einem Vermerk versehen, aus dem man in seinem Zielhafen u.a. erkennen konnte, wann er aus Ostia ausgelaufen war und dass dies unter legalen Umständen geschehen war.
3. möglicherweise eine Zahlungsanweisung an die Auszahlungsstelle der Getreidekasse (*fiscus frumentarius*) in Ostia, ihm die vereinbarten Gelder für seine Arbeit auszuzahlen.

In Ägypten wurde die offizielle Erlaubnis zum Auslaufen aus einem Hafen, in diesem Fall handelt es sich um den Hafen von Alexandria, vom Büro des Statthalters erteilt, was ebenfalls durch einen Papyrus bestätigt wird.

P. Oxy. 1271 (246 n. Chr.)

An Aurelius Firmus, praefectus von Ägypten, von Aurelia Maeciana aus Side. Ich wünsche, mein Herr, über Pharos hinauszufahren (mit einem Schiff). Ich bitte dich dem procurator von Pharos zu schreiben, dass er mir die Abfahrt erlaubt, entsprechend der üblichen Praktiken. 1. Pachon. Lebe wohl.

Wir sehen bereits hier, dass selbst im Binnenverkehr eine recht genaue Kontrolle zumindest der Schiffe und Waren erfolgte. Etwas problematischer sieht es aus, wenn es um die Frage einer Kontrolle des internen Personenverkehrs geht. Ein antikes Äquivalent zu einem modernen Personalausweis gab es natürlich nicht. Aber zumindest wenn man eine Binnenzollgrenze überschritt und dort Anspruch auf eine Zollbefreiung erheben wollte, musste man sich irgendwie als dazu berechtigte Person ausweisen können. Dies betraf z.B. Angehörige der beiden großen berufsständischen Organisationen der Künstler und Sportler, die ständig auf Reisen waren. Sie dürften in diesem Fall wahrscheinlich ein beglaubigtes Schreiben vorgelegt haben, das ihren rechtlichen Sonderstatus bestätigte.¹⁶

Um diese Verkehrsströme innerhalb des Reiches zu überwachen, war ein ansehnlicher Stab an Verwaltungspersonal notwendig, was natürlich entsprechende Personalkosten verursachte. Wie der römische Staat dieses Problem löste, wird an einer großen Inschrift aus Koptos in Oberägypten deutlich:

OGIS 674 = Freis, Historische Inschriften Nr. 63

Auf Befehl [des Mettius Rufus, des praefectus von Ägypten]. Wie viel Geld die Pächter der Straßengebühr in Koptos, für die der Arabarchos die Verantwortung hat, eintreiben sollen gemäß der Richtlinien, wurde auf dieser Stele durch Lucius Antistius Adventus, den praefectus des Berges Berenike, eingraviert:

<i>für einen Steuermann auf dem Roten Meer</i>	<i>Drachmen 8</i>
<i>für einen Oberbootsmann</i>	<i>Drachmen 10</i>
<i>für einen Wachoffizier</i>	<i>Drachmen 5</i>
<i>für einen Matrosen</i>	<i>Drachmen 5</i>
<i>für einen Diener des Schiffszimmermanns</i>	<i>Drachmen 5</i>
<i>für einen Handwerker</i>	<i>Drachmen 8</i>

.....
¹⁶ Vgl. dazu FRISCH 1986, 7-13.